

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 5 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Van As (bestuursvoorzitter NedTrain/projectleider technisch onderzoek Fyra), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 12.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Van As de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Van As. U bent op verschillende momenten betrokken geweest bij de V250, de Fyra. U was eerst vier jaar lang, vanaf 2006, directievoorzitter van NedTrain, het onderhoudsbedrijf van de Nederlandse Spoorwegen. NedTrain was in die periode bezig met de voorbereidingen om later het onderhoud van de V250, de Fyra, te kunnen verzorgen. Daarna was u er weer bij betrokken in 2013, toen de Fyra uit de dienst werd gehaald. U had inmiddels een eigen adviesbureau opgericht en de Nederlandse Spoorwegen hadden u ingehuurd om de V250, de Fyra, door te lichten.

In 2012 hebt u een managementboek uitgebracht over uw periode bij NedTrain. In het boek refereert u een aantal malen aan het V250-project. In dit verhoor zullen we u met name vragen stellen over uw bevindingen bij het doorlichten van de Fyra in 2013, maar we beginnen met de periode dat u directievoorzitter was bij NedTrain. Mevrouw Vos begint met het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Van As, u hebt twee keer de fabriek van AnsaldoBreda in Pistoia bezocht. Het eerste bezoek was in 2006, onder anderen samen met de heer Meerstadt. Wat was het doel van het bezoek in 2006?

De heer **Van As**: Het was eigenlijk een toevallige samenloop van omstandigheden dat ik erbij was. Het bezoek was medio april gepland om te kijken naar de eerste mock-up van de trein, een schaalmodel van hoe het interieur eruit zou komen te zien. Het was een bezoek van de heer Meerstadt, de heer Döbken en de projectleider, de heer De Leeuw. Het doel was om daarnaar te kijken. Ik was toen net twee of drie weken directievoorzitter en ik kende de heer Meerstadt nog niet zo goed. Hij vond het wel een goed idee om een keer samen op reis te gaan. Ik wilde sowieso natuurlijk de fabriek een keer zien. Het was ook een gelegenheid om elkaar wat beter te leren kennen. Ik was er redelijk toevallig bij aangeschoven.

Mevrouw **Vos**: Het doel van het bezoek van de heer Meerstadt en de heer Döbken was om die mock-up, dat schaalmodel, te bekijken. Uw doel was om de heer Meerstadt en de heer Döbken te leren kennen.

De heer **Van As**: In eerste instantie de heer Meerstadt. De eerlijkheid gebiedt mij wel te zeggen dat ik ook heel veel interesse had in de fabriek. Er gingen verhalen rond over wat er speelde met het project.

Mevrouw **Vos**: Er gingen al verhalen rond?

De heer **Van As**: Het was natuurlijk geen onbekend punt. Het was een belangrijk project. We waren bezig om een fabriek neer te zetten die in 2007 opgeleverd moest worden. Ik was er dus zeer in geïnteresseerd om een keer in Pistoia te bekijken wat er allemaal gebeurde.

Mevrouw **Vos**: In uw boek schreef u over uw bezoek van 2006: ik kan me niet voorstellen dat uit deze fabriek veilige en kwalitatief goede treinen komen.

De heer **Van As**: Even een nuancering: in mijn boek staat niet dat het over AnsaldoBreda gaat.

Mevrouw **Vos**: Nee, maar het ging over een zekere treinenbouwer in het zuiden van Europa. Ging het over AnsaldoBreda of niet?

De heer **Van As**: Ja, daar ging het wel over.

Mevrouw **Vos**: Oké. Het ging dus over AnsaldoBreda. U zei over die fabriek in Pistoia: ik kan me niet voorstellen dat uit deze fabriek veilige en kwalitatief goede treinen komen. Waarom had u die indruk?

De heer **Van As**: Als ik in een plant (fabriek) kom, probeer ik me een voorstelling te maken van wat daar precies gebeurt. Hoe functioneert dit bedrijf? Ik kijk dan niet naar producten, maar vooral naar processen. Hoe is het voortbrengingsproces? In dit geval gaat het dan om een trein. Hoe gaan mensen met elkaar om? Wat zie je? Wat kun je zien, voelen en ruiken?

Mevrouw **Vos**: En wat zag, voelde en rook u?

De heer **Van As**: Wat ik vooral zag, was een ongeorganiseerd productieproces. Heel veel onderdelen werden niet gebruikt. Er waren heel veel halffabricaten. Dat wil zeggen dat tussenvorraden stil stonden, omdat er geen vervolproductie mogelijk was. Er waren heel veel eindproducten. Wat ook erg opviel, was dat er geen gebruik werd gemaakt van veiligheidsmiddelen. Denk aan orde en netheid. Dat waren indrukken die iedereen in een vrij korte tijd in een organisatie kan opdoen. Ik heb specifiek nog gekeken naar een paar bijzondere dingen. Ik heb bijvoorbeeld bekeken welke onderdelen er in de goederenstroom lagen en hoe lang ze daar al lagen. Dat vind ik een heel belangrijke indicator voor hoe een en ander verloopt. Ik heb het ook aan de heer Meerstadt laten zien. Er lagen onderdelen bij die al ruim een jaar ongebruikt langs de lijn lagen.

Mevrouw **Vos**: Wat wil het dan zeggen dat een ding een jaar lang ongebruikt ligt?

De heer **Van As**: Dat de goederenstroom niet goed loopt.

Mevrouw **Vos**: Wat zegt het dan dat de goederenstroom niet goed loopt?

De heer **Van As**: Als de goederenstroom niet goed loopt, loopt het hele proces niet goed. Dan hoopt de boel zich op. Het kan zijn dat de specificaties niet deugen of dat mensen niet goed getraind of opgeleid zijn. Het kan ook zijn dat de verkeerde onderdelen zijn aangeleverd. Er kan van alles mis zijn, maar het onderdeel dat er ligt, is niet gebruikt. Dat is een heel belangrijke indicator dat het proces niet goed loopt.

Mevrouw **Vos**: Dat is een symptoom van veel andere zaken. Begin deze week hebben we met de kwaliteitsmanagers gesproken. Kun je dan zeggen dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk niet deugt?

De heer **Van As**: Als u het goed vindt, wil ik twee minuten iets vertellen over het kwaliteitsmanagementsysteem.

Mevrouw **Vos**: Nee, dat hebben we al heel uitgebreid besproken. Ik wil echt ingaan op uw tijd daar in 2006.

De heer **Van As**: Ik wil mijn visie daarop graag uitleggen, want die is anders dat hetgeen ik tot op heden heb gehoord.

De **voorzitter**: Wij willen niet over processen spreken. Wij hebben een heel gerichte vraag, namelijk de vraag die mevrouw Vos heeft gesteld. Ik wil graag dat u daar antwoord op geeft.

De heer **Van As**: Kunt u de vraag herhalen?

Mevrouw **Vos**: U zag een aantal symptomen. Dat leidde bij u tot de indruk dat er uit die fabriek geen veilige en kwalitatief goede treinen konden komen. De vraag was waarop deze indruk was gebaseerd. U zei dat er allemaal rommel lag, dat er zaken lagen die al een jaar niet gebruikt waren. De veiligheidssystemen werden niet gebruikt. Dat zag, rook en voelde u en op basis daarvan schreef u de opmerking in uw boek. Hebt u dat op dat moment ook tegen de heer Meerstadt en de heer Döbken gezegd?

De heer **Van As**: Ik heb een aantal dingen met de heer Meerstadt gedeeld, dezelfde dingen die ik tegen u heb gezegd, op dezelfde manier. Een heel specifiek punt was het niet gebruiken van veiligheidsmiddelen en het feit dat onderdelen er al heel lang lagen en niet gebruikt werden.

Mevrouw **Vos**: Hoe reageerde de heer Meerstadt daarop?

De heer **Van As**: Hij heeft het aangehoord.

Mevrouw **Vos**: En de heer Döbken? Hij was uiteindelijk degene die met de HSA ...

De heer **Van As**: Ik kan het me niet herinneren. Misschien heb ik er met hem over gesproken, maar ik kan het me niet herinneren.

Mevrouw **Vos**: De heer Meerstadt nam uw bevindingen voor kennisgeving aan?

De heer **Van As**: Ik heb de heer Meerstadt verteld wat ik gezien had. Wat hij daar verder mee gedaan heeft ...

Mevrouw **Vos**: Wat was zijn reactie? Schrok hij? Zei hij er nog wat van?

De heer **Van As**: Nee, ik kan me niet herinneren dat er echt iets concreets op gevolgd is.

Mevrouw **Vos**: Was u trouwens geschrokken toen u het zag?

De heer **Van As**: Ik was behoorlijk verbaasd. Laat ik het zo stellen. Gezien het referentiekader dat ik in mijn hoofd had zitten van dit soort bedrijven, was ik wel behoorlijk verbaasd over wat ik aantrof.

Mevrouw **Vos**: Het verbaast mij dan dat de heer Meerstadt niet verbaasd was, maar daar komen we straks op. In 2009 was u voor de tweede keer bij AnsaldoBreda in Pistoia. Wat was het doel van dat bezoek?

De heer **Van As**: Er zouden twee treinen van Italië naar Nederland komen om hier verder af te bouwen en te kunnen testen. Daarvoor moest er een accommodatie ingericht worden. Dat gebeurde uiteindelijk in een plant van NedTrain in de Watergraafsmeer. Er moest een contract voor een huurovereenkomst getekend worden. AnsaldoBreda ging er huur voor betalen. In mijn beleving was het een soort ceremonieel bezoek.

Mevrouw **Vos**: Het doel van het tweede bezoek was om ceremonieel een handtekening te zetten?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar u hebt tijdens dat bezoek ook een soort quickscan in de fabriek uitgevoerd. Hoe ging dat in zijn werk?

De heer **Van As**: Bij aankomst hebben we dat contract getekend en de dag erop zijn we in de fabriek geweest. Ik schat minimaal anderhalf à twee uur. Ik heb dat op dezelfde manier gedaan. Ik kijk naar een product. We hadden de kans en het geluk om vrij rond te kunnen lopen. Het is vaak de kunst om een georganiseerde rondgang te ontlopen. Dat was hier geen punt; ik mocht vrij rondlopen. Dan kijk je op dezelfde manier naar de organisatie. Wat zie je? Is er sprake van orde en netheid? Hoe word je ontvangen? Je kijkt weer naar de goederenstroom. Wat staat er allemaal? Zijn mensen aan het werk of lopen ze rond? Dat zijn eigenlijk de indrukken van de eerste vijf minuten. In

vijf minuten heb je, hoe gek dat ook klinkt, al een behoorlijke indruk van wat er gebeurt. Dat is dus de eerste observatie.

Vervolgens ga je verder kijken. Er liggen onderdelen. Waarom liggen ze daar? Er staan halffabricaten. Waarom staan ze daar? Uiteindelijk probeer je een beeld te krijgen van de wijze waarop het kwaliteitssysteem functioneert. Dan bedoel ik niet of het op papier allemaal keurig is afgevinkt, maar of er sprake is van wezenlijke kwaliteit. Wordt het proces continu verbeterd? Hangt er informatie in de fabriek over de wijze waarop men omgaat met kwaliteit? Zie je verbeteracties? Zie je dat men leert? Dat zagen we niet. Dat is voor mij een indicatie dat er geen goed functionerend kwaliteitssysteem is.

Mevrouw **Vos**: Op basis van uw quickscan zag u dus geen goed functionerend kwaliteitssysteem. Kunt u een vergelijking maken met 2006? U zei net dat u nog nooit zo'n ervaring had gehad met dit soort bedrijven. Doelde u daarmee op treinfabrikanten? Of doelde u ook op andersoortige bedrijven?

De heer **Van As**: Ik heb het over bedrijven met deze achtergrond en omvang. Af en toe kom ik in heel kleine bedrijven en schuurtjes, maar ik heb het nu over industriële bedrijven.

Mevrouw **Vos**: Waar ze auto's maken, treinen ...

De heer **Van As**: Schepen.

Mevrouw **Vos**: Uw ervaring is gebaseerd op dat soort bedrijven?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat u nog nooit zoiets gezien had. In 2009 stelde u op basis van uw quickscan eigenlijk hetzelfde vast als in 2006.

De heer **Van As**: Ja. Maar als het mag, wil ik er nog iets aan toevoegen. Ik heb bij de quickscan ook een aantal vragen gesteld, onder anderen aan de

projectleider. Ik heb hem, de heer Fanucci, letterlijk gevraagd: wat is er de afgelopen drie jaar gebeurd? Zijn antwoord, dat ik overigens ook in mijn boek heb opgeschreven, was: we hebben in 2006 ingezien dat het niet goed ging; we hebben een hele hoop nieuwe mensen uit de industrie aangetrokken, maar die zijn inmiddels door alle frustraties weer weg. Het verschil tussen 2006 en 2009 was dus dat het eigenlijk alleen maar slechter was geworden. De mensen die aangetrokken waren, waren namelijk alweer weg.

Mevrouw **Vos**: Welke frustraties? Waarom gingen ze weer weg?

De heer **Van As**: Frustraties over het niet lopen van de productie en van het hele project.

Mevrouw **Vos**: Dus Fanucci zei: het is nog slechter geworden omdat wij het zo slecht gemanaged hebben.

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Ik begrijp het niet helemaal.

De heer **Van As**: Ik zei iets anders. De heer Fanucci zei: wij hebben in 2006 heel veel nieuwe mensen uit de industrie aangenomen, omdat wij zagen dat wij een probleem hadden, maar die mensen zijn inmiddels door alle frustraties weer weg.

Mevrouw **Vos**: Wat voor soort frustraties waren dat dan?

De heer **Van As**: Dat heb ik hem niet gevraagd.

Mevrouw **Vos**: Dat was zijn verklaring.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Waarom het er drie jaar later nog steeds zo slecht uitzag.

De heer **Van As**: Slechter, vond ik.

Mevrouw **Vos**: Slechter zelfs. Wie heeft die quickscan ontwikkeld?

De heer **Van As**: Dat is de heer Goodson. Hij heeft die in 2002 ontwikkeld. Het is eigenlijk een heel eenvoudig instrument. Als je een getraind oog hebt, kun je het in een halfuur uitvoeren. Door met een getraind oog naar het proces te kijken krijg je een heel goede indruk.

Mevrouw **Vos**: "Read a Plant - Fast"?

De heer **Van As**: Ja, het Rapid Plant Assessment (RPA).

Mevrouw **Vos**: De heer Liefing zei vanochtend dat het uit een tijdschrift gehaald was. Dat klopt inderdaad. Die methode is in 2002 ...

De heer **Van As**: Ik meen dat die een keer gepubliceerd is in de Harvard Business Review.

Mevrouw **Vos**: En die wordt veel gebruikt. Met uw geoefende oog zag u in de quickscan dat het kwaliteitssysteem nog slechter was dan in 2006.

De heer **Van As**: Ik heb die scan in 2006 niet uitgevoerd, maar het was gewoon slecht.

Mevrouw **Vos**: Met wie hebt u de resultaten van de quickscan gedeeld?

De heer **Van As**: Ik heb het doorgenomen met Cock Liefing -- die hebt u vanmorgen gesproken -- en met de heer Van Hees. Ik kan me herinneren dat we dit in de taxi deden, want we hadden heel weinig tijd om door te praten. Uit mijn hoofd was het op een woensdag of donderdag. De maandag erop was er een groepsraadbijeenkomst van NS, waar ik deel van uitmaakte. Dan

zit de NS-directie met de bestuursvoorzitters bij elkaar. Daar heb ik dit ingebracht.

Mevrouw **Vos**: Wie zaten er bij die groepsraad?

De heer **Van As**: Vanuit de NS-directie waren dat de heer Meerstadt en de heer Niggebrugge. Vanuit de bedrijfsonderdelen waren dat de heer Huberts van NS Reizigers en de heer Van Roozendaal van HSA. Ik denk dat mevrouw Boumeester van NS Stations er ook bij was, maar dat weet ik eerlijk gezegd niet meer. En ikzelf was erbij.

Mevrouw **Vos**: Dus tegen de hele groepsraad hebt u toen gezegd: op basis van de quickscan zie ik dat het kwaliteitssysteem van AnsaldoBreda niet goed is?

De heer **Van As**: Ik weet niet wat ik letterlijk heb gezegd, maar wat ik zeker heb gezegd, is dat daar nooit goede treinen uit zouden komen.

Mevrouw **Vos**: U hebt dus herhaald wat u in 2006 zei.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat moet de hele groepsraad dus geweten hebben. Wat was de reactie van de groepsraad toen u dat in de groep gooide?

De heer **Van As**: Meerstadt zei dat dit een dusdanig ernstig signaal was dat er een aparte vergadering aan besteed moest worden. Ik kan me herinneren dat het een informele groepsraad was. De heer Meerstadt stelde voor om het programma er verder niet voor om te gooien en er een aparte vergadering aan te wijden. Ik heb de stukken nog eens nagelezen, want ik kon het niet meer helemaal reproduceren. De heer Van Roozendaal, die de vervoerder moest worden van de treinen, heeft toen de vraag gekregen om er een vergadering voor uit te zetten en om er van tevoren een paar regels over op papier te zetten. Dat is gebeurd.

Mevrouw **Vos**: En toen? Wat gebeurde er in die vergadering? Welke actie is daaruit gekomen?

De heer **Van As**: Ik heb toen weer hetzelfde gezegd. Ik heb ook verteld waarop ik dat baseerde. Toen is aan mij gevraagd wat ik voorstelde om te doen. Dat heb ik toegelicht. Vervolgens is het eigenlijk, kort door de bocht gezegd, van tafel geveegd.

Mevrouw **Vos**: Pardon? U hebt een aantal adviezen gegeven en die zijn van tafel geveegd?

De heer **Van As**: Er was in ieder geval geen aanleiding om er op dat moment verder op in te gaan.

Mevrouw **Vos**: Welke adviezen gaf u?

De heer **Van As**: Ik heb drie dingen teruggegeven. Mijn observatie in 2009 was vooral dat de assemblage niet goed liep. Door mijn achtergrond in andere industrieën weet ik dat het gaat om de voorbereiding, om de vertaling van het ontwerp naar de productie. Ik adviseerde dus om te stoppen met het alleen maar monitoren van het eindproduct en de productie en om ook in de voorbereiding te kijken. Wat gebeurt er precies? Probeer vat te krijgen op de kwaliteit van de voorbereiding. Dat is één. Ik heb voorgesteld om er met een klein team van vijf mensen eens twee weken in te duiken.

Mevrouw **Vos**: Een klein team vanuit Nederland?

De heer **Van As**: Ja. Een klein team vanuit Nederland. Dat heb ik overigens niet in die vergadering voorgesteld, maar naderhand in vervolggesprekken met de heer Niggebrugge.

Dan het tweede dat ik heb gezegd. De bedrijfszekerheid van een trein is afhankelijk van een viertal dingen. Het eerste is uiteraard hoe die trein gebouwd wordt. Daarnaast gaat het om de communicatie van de trein met de

baan, de wijze van bediening en de wijze van onderhoud plegen. 30% tot 50% van de problemen in de dienstregeling ontstaat door bedieningsfouten. Onderhoudskosten zijn bij een goedlopende trein al twee keer zo hoog, in de levensduur, als de aanschafkosten. Ik vind dat je die kennis en ervaring moet inbrengen in je project.

Mevrouw **Vos**: Van de onderhoudsmensen?

De heer **Van As**: Niet alleen van onderhoud, maar ook van de mensen die de treinen rijden.

Mevrouw **Vos**: De machinisten.

De heer **Van As**: Breng dat dus in je projectleiding in. Ik heb voorgesteld om een projectleider mensen in zijn team te geven en de mogelijkheid om hun kennis te gebruiken om het project vlot te trekken.

Mevrouw **Vos**: Uw advies was dus eigenlijk: ga de Italianen helpen.

De heer **Van As**: Dat was nummer drie. Mijn derde advies was om hen te helpen.

Mevrouw **Vos**: En dat advies is in de tweede vergadering, naar aanleiding van uw signalen, van tafel geveegd?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hebt u nog gevraagd waarom?

De heer **Van As**: Ik heb het niet gevraagd, maar ik heb er achteraf wel een gevoel bij hoe dat komt.

Mevrouw **Vos**: Wat was achteraf uw gevoel daarbij?

De heer **Van As**: Nogmaals, dit is ook op basis van wat u de afgelopen weken boven water hebt gehaald. Ik denk dat de NS-directie eigenlijk tot haar nek in de ellende zat. Niet alleen de NS-directie, maar het hele project, in samenwerking met AnsaldoBreda. Ik denk ook aan de relatie met de Belgen en de relatie met de Staat. Volgens mij konden ze op dat moment niet overzien wat zo'n ingreep zou betekenen. Daarom hebben ze maar de keuze gemaakt om zo door te gaan. Er werd verondersteld dat het toch opgelost zou worden. Dat waren ook de signalen die vanuit NSFSC, vanuit de projectleiding, kwamen. Ik denk dat ze een afweging gemaakt hebben. Nogmaals, ik zeg dit op basis van hetgeen ik hier de afgelopen dagen gezien heb. Ik denk dat ze hebben gedacht: wat zal er gebeuren als we nu ingrijpen? Wat gebeurt er als we de lijn blijven volgen op basis van de signalen van weer andere mensen die zeggen: het wordt lastig, maar uiteindelijk komt het voor elkaar?

Mevrouw **Vos**: Ze hebben gekozen voor de lijn van NSFSC, de projectleiding, die zei dat het allemaal goed zou komen. U denkt achteraf dat ze, omdat ze tot hun nek in de problemen zaten, uw signalen er niet bij konden hebben.

De heer **Van As**: Dat zou zomaar de reden kunnen zijn. Eigenlijk begrijp ik dat ook wel.

Mevrouw **Vos**: U begrijpt het wel?

De heer **Van As**: Als iemand een serieus en goed onderbouwd signaal afgeeft, worden de problemen daar niet kleiner van.

Mevrouw **Vos**: Nee, maar een aantal problemen had misschien voorkomen kunnen worden. Dat was op dat moment uw analyse. Dat hebben we vanochtend ook de heer Liefding horen zeggen. Als de mensen van NedTrain eerder betrokken waren geweest bij de bouw en het toezicht op de bouw van de treinen, waren sommige problemen misschien niet opgetreden.

De heer **Van As**: In de aanbestedingsfase is de keuze gemaakt om het turnkey bij de leverancier neer te leggen. Daar is de fout gemaakt, vind ik.

Mevrouw **Vos**: We komen straks nog op de turnkeyvraag. Ik kom nog even op hetgeen u meldde: waren uw signalen nieuw voor hen ten opzichte van hetgeen ze eerder wisten over de bouw?

De heer **Van As**: Ik denk dat ik het waarschijnlijker wat stelliger en duidelijker heb gebracht dan heel veel andere mensen, ook wat betreft de omvang. Ik heb er ook een conclusie aan verbonden. Ik heb heel extreem gezegd: daar komen geen treinen uit.

Mevrouw **Vos**: Vorige week zei de heer De Leeuw dat hij uw beeld van de fabriek niet herkende. Ook de heer Jonkers had er vertrouwen in dat het goed zou komen. U hebt op basis van twee bezoeken een heel andere indruk gekregen. Hoe verklaart u het verschil van inzicht tussen u en de mensen die daar vaker rondliepen?

De heer **Van As**: Dat kan ik niet verklaren. Ik kan u vertellen wat ik geconstateerd heb en hoe ik ertegen aankeek. Ik kan dit moeilijk vergelijken met hoe iemand anders kijkt.

Mevrouw **Vos**: Ook uw eigen medewerker, de heer Liefing, deelde uw analyse niet. Kunt u dat verklaren?

De heer **Van As**: Dat kan ik me niet voorstellen. Hij zal het niet zo extreem hebben gezegd als ik, maar ik ben ervan overtuigd dat de heer Liefing zich zorgen maakte. Ik heb het vanmorgen niet helemaal gevolgd, maar dat hij mijn mening niet deelt, is volgens mij wel heel zwart-wit gesteld.

Mevrouw **Vos**: "Helemaal niet." Dat zei hij vanochtend.

De heer **Van As**: Hij herkende het niet?

Mevrouw **Vos**: Nee. U hebt dus, als ik het goed begrijp, gewaarschuwd. U vermoedt dat ze uw adviezen niet hebben overgenomen, omdat men al tot zijn nek in de problemen zat.

De heer **Van As**: Dat heb ik gezegd op basis van hetgeen ik de afgelopen dagen in fragmenten gezien heb.

Mevrouw **Vos**: Hebt u daarna nog gevraagd of het niet inmiddels tijd was om wat met uw adviezen te doen?

De heer **Van As**: Na de vergadering -- volgens mij was het op een vrijdagmiddag -- werd er natuurlijk in allerlei overleggen en bila's verder gepraat over wat er moest gebeuren. Iedereen maakte zich natuurlijk geweldig zorgen. Dat gold ook voor de NS-directie. Uiteraard werd erover doorgepraat.

Mevrouw **Vos**: Maar er gebeurde vervolgens niks. Had u niet de neiging om continu aan de bel te trekken? U zag namelijk wel dat iedereen dezelfde problemen had, zeker vanaf 2009, met de vertraging en dergelijke.

De heer **Van As**: Ik heb een inschatting gemaakt van wat mijn rol was. Ik had formeel geen rol in het hele project. Ik vond dat ik wel een verantwoordelijkheid had als groepsraadlid. Daarom heb ik het daar duidelijk en stellig gemeld en heb ik een paar, volgens mij, heel duidelijke adviezen gegeven. Ik heb het besluit van de NS-directie aanvaard en dat is het dan vervolgens ook.

Mevrouw **Vos**: Maar uw advies werd, zoals u zelf al zei, van tafel geveegd.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei dat u bij de tweede quickscan de heer Fanucci zelf aansprak over het feit dat er geen progressie was. Waarom deed de projectleider, de heer De Leeuw, of directeur Meerstadt dat niet?

De heer **Van As**: Dat moet u hun echt zelf vragen. Ik ben in de fabriek geweest. Als eerste probeerde ik zo snel mogelijk onder de georganiseerde rondleidingen uit te komen en mijn vragen beantwoord te krijgen. Ik heb die vraag dus gewoon gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt die vraag direct gesteld. Hebt u de heer De Leeuw ook voorgesteld om eens af te stappen op de directeur van AnsaldoBreda?

De heer **Van As**: In 2009?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, bij de tweede quickscan, toen u dacht dat er geen progressie in zat.

De heer **Van As**: Toen was de heer De Leeuw geen projectleider.

Mevrouw **Bergkamp**: Die was er toen even tussenuit. Dat was net in die periode. Wie was toen het aanspreekpunt?

De heer **Van As**: Ik heb net al verteld dat het gemeld is in de groepsraad. Onmiddellijk daarna is er een bespreking gehouden met de directeur van NSFSC, de baas van de projectleider, de heer Van Dijk. Daarin is het besproken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net in het verhoor met mevrouw Vos dat de NS in de ellende zat, maar dat de projectleider van NSFSC geruststellende woorden sprak. Waarom zou een projectleider dat doen? Waren de feiten niet hard? Was het niet duidelijk?

De heer **Van As**: Ik ga ervan uit dat een projectleider dat doet, omdat hij er echt van overtuigd is dat het goed komt, dat hij de problemen kan overzien en dat hij die kan oplossen. Dat kan de enige reden zijn. Ik ken de heer De Leeuw niet zo heel goed, maar ik denk dat hij dat zo gedaan heeft.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn dus twee verschillende beelden.

De heer **Van As**: Ik denk dat er in zijn algemeenheid twee belangrijke verschillen zijn. Dan heb ik het niet over de heer De Leeuw, de heer Liefding of wie dan ook. NS heeft een hele hoop technische mensen, ingenieurs. Voor heel veel ingenieurs is een probleem een uitdaging. Een probleem is ook leuk om aan te werken. Nogmaals, ik heb het niet specifiek over een van de mensen die ik net genoemd heb. Een kwaliteitsman maakt onmiddellijk een afweging, bekijkt of het goed komt of niet en of hij moet ingrijpen. Die doet dan dat laatste. Dat is een belangrijk verschil in de benadering.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Ik geef het woord weer aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat de zorgen over AnsaldoBreda breed binnen de NS gedeeld werden. Hoe weet u dat?

De heer **Van As**: Door informele gesprekken. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik tijdens uw onderzoek ook weer een aantal dingen heb gehoord, bijvoorbeeld over de zorg van de NS-directie, die ik niet kende. Dat zeg ik in alle eerlijkheid. Het gekke is eigenlijk dat dit project werd gerund vanuit Ierland, vanuit Dublin. Figuurlijk voelde het vanuit onze rol ook als een afstand. Dat de heer Meerstadt en de heer Niggebrugge en daarvoor de heer Veenman, de verantwoordelijke directeuren, zorgen hadden, proefde je natuurlijk.

Mevrouw **Vos**: Maar degenen die zich echt zorgen zouden moeten maken, zaten ver weg in Ierland.

De heer **Van As**: Die maakten zich ook zorgen. Het is niet zo dat zij zich geen zorgen maakten.

Mevrouw **Vos**: We hadden het er net al over dat NedTrain niet betrokken was bij het toezicht op het bouwproces. Is het gebruikelijk om NedTrain niet te laten toezien op het bouwproces, om NedTrain er niet bij te betrekken?

De heer **Van As**: Ik moet even terug naar de start van het project. Toen is de keuze gemaakt voor een turnkeyproject, dus om het aan de markt over te laten. Dat was op dat moment behoorlijk nieuw. Ik ben er niet bij geweest, want ik had toen een andere rol. De veronderstelling dat de markt dat kan, was een heel andere benadering. Die veronderstelling is gewoon niet juist. Ik vind het onverstandig.

Mevrouw **Vos**: Is die nooit juist of in dit geval niet juist?

De heer **Van As**: Ik vind dat die in principe nooit juist is, totdat je kunt vaststellen dat je partner, in dit geval de leverancier, kan aantonen dat hij volwassen genoeg is om het project integraal te kunnen doen. Daar moet je wel mee beginnen. Je moet ergens een soort maturity check doen. Je moet de volwassenheid van zo'n organisatie meten, voordat je besluit om het turnkey aan de leverancier over te laten. Als je een verschil ziet tussen hetgeen je wenst en hetgeen je aantreft, moet je hulp aanbieden of moet je hulp organiseren. Dat had NedTrain kunnen zijn, maar ik heb net al gezegd dat het ook vanuit het rijdend personeel had gekund. Ik geef een voorbeeld. Ik heb bij DAF Trucks mijn opleiding gehad. Hebt u ooit in de cabine van een vrachtwagen gezeten? Die is ontworpen door chauffeurs. Zo'n cabine is dus helemaal ingericht op de manier waarop een chauffeur ermee omgaat. Het onderhoud is zo geïntegreerd in een vrachtwagen dat het onderhoud heel snel kan plaatsvinden. Dat ding moet namelijk rijden. Mijn observatie achteraf is dat AnsaldoBreda dat niet in huis had. Als je het dan wel aan die partij overlaat, kun je in de loop van het traject problemen verwachten.

Mevrouw **Vos**: Dat type kennis van degenen die ermee moeten werken krijg je er ook niet meer in georganiseerd?

De heer **Van As**: Ik heb geprobeerd om in 2009 een interventie te doen om dat er alsnog in te brengen.

Mevrouw **Vos**: Die interventie, dat advies, is van tafel geveegd. Dat was dus niet verstandig. Was het toen sowieso gebruikelijk om treinen te kopen met turnkeyprojecten?

De heer **Van As**: Ik ben vanaf 2002 betrokken bij NS. Tot die tijd vond het niet zo plaats. Dat heb ik dus niet zelf meegemaakt, maar volgens mij kloppen die verhalen wel. Dit was echt nieuw.

Mevrouw **Vos**: Maakt het nog verschil of je een heel grote serie hebt, met bijvoorbeeld 200 treinen, of een kleine serie van 19 treinen, zoals in dit geval? Maakt dat nog verschil voor het wel of niet werken met turnkey?

De heer **Van As**: Dat maakt eigenlijk niet uit. Je kunt werken met turnkey als de leverancier bij de start van het project voldoende volwassenheid toont en laat zien dat hij het helemaal zelfstandig kan. Dat is bepalend. Het maakt niet uit of het om 1, 2, 20 of 200.000 producten gaat. Het gaat erom of de leverancier volwassen genoeg is om het te kunnen.

Mevrouw **Vos**: In uw boek schrijft u dat het veel effectiever zou zijn geweest als degene die met de trein gaat rijden, ook betrokken is bij het bouwproces. U gaf net het voorbeeld van een vrachtwagencabine. Welke mogelijkheden waren er nog wel voor NedTrain om AnsaldoBreda ondersteuning te bieden bij de bouw? Waren die er nog?

De heer **Van As**: Ik heb vanmorgen niet het hele interview met de heer Liefthing gezien, maar ik denk dat hij alles uit de kast gehaald heeft om te doen wat hij kon doen om AnsaldoBreda te helpen.

Mevrouw **Vos**: "Alles uit de kast gehaald", maar weet u ook hoeveel hij daadwerkelijk voor elkaar heeft gekregen?

De heer **Van As**: Nee. Waarschijnlijk heel veel, maar niet met het resultaat dat we uiteindelijk een goede trein kregen.

Mevrouw **Vos**: U had het dus wenselijk gevonden als NedTrain wel had kunnen ondersteunen. Weet u nog of er met NFSFC, de contractbeheerder, is besproken of het mocht, of het kon volgens het contract?

De heer **Van As**: Ik weet niet of het volgens het contract kon. Dat heb ik niet kunnen beoordelen. In ieder geval is in de directievergadering besloten om het niet te doen.

Mevrouw **Vos**: Wat waren de concrete mogelijkheden om ondersteuning te bieden?

De heer **Van As**: Die waren er niet meer. Als je besluit om ...

Mevrouw **Vos**: Helemaal niks?

De heer **Van As**: ... de bestaande relatie te behouden en het te managen volgens het afgesloten contract, met een partij op afstand, dan ben je eigenlijk niet meer in staat om op wat voor manier dan ook een interventie te doen.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat de heer Liefding waarschijnlijk uit alle macht heeft geprobeerd om het wel te doen. Kon hij nu wel of niet een beetje ondersteuning bieden?

De heer **Van As**: Op een informele manier wel, natuurlijk. Ik heb het hem niet gevraagd, maar ik kan me zo voorstellen dat je, als je daar regelmatig komt, probeert te doen wat je kunt doen, naast wat je contractueel moet doen. Zo ken ik hem ook wel.

Mevrouw **Vos**: Hij zal geprobeerd hebben om langs het contract informeel ondersteuning te bieden? Dat heeft hij volgens u wel gedaan.

De heer **Van As**: Daar mogen we echt wel van uitgaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het anders gelopen of waren een aantal dingen beter gegaan als NedTrain meer bij het proces betrokken zou zijn geweest?

De heer **Van As**: U focust de hele tijd op NedTrain, maar het gaat niet alleen om NedTrain. Het gaat ook om machinisten, conducteurs en het reizigersbedrijf. Het gaat ook om het spoor. Er zijn drie dingen die naast de bouw van een trein van belang zijn om een goed product te krijgen. Die hebben allemaal invloed op de bedrijfszekerheid.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus eigenlijk dat het belangrijk is om NedTrain erbij te betrekken, maar dat ook andere partijen, zoals de machinisten, erbij betrokken moeten worden. Het gaat om meerdere partijen.

De heer **Van As**: Ja. NedTrain had erbij betrokken moeten worden vanuit het oogpunt dat het het onderhoud moest gaan doen. U moet zich het volgende voorstellen. Een trein kost 20 miljoen euro. Dan heb ik het over het hele apparaat, acht bakken groot. De onderhoudskosten gedurende de levensduur zijn bij een perfecte trein al twee keer zo hoog. Bij deze trein hebben we ze geschat op 80 miljoen. Dat betekent dat je vier keer zo veel geld kwijt bent in de levensduur als voor de aanschaf zelf. Als je bij de aanschaf rekening houdt met onderhoud, kun je dat terugverdienen. Dat is hartstikke belangrijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus ook financieel gezien heel belangrijk om er goed rekening mee te houden.

De heer **Van As**: Ja. U kunt zich voorstellen dat het scheelt in onderhoud als je één clipje moet losdraaien in plaats van twintig schroeven. Machinisten en conducteurs moeten er ook iets van zeggen. 30% tot 50% van de problemen op het spoor heeft te maken met de bediening van de trein. Daarom is het

heel belangrijk dat je dit in het kwaliteitsproces meeneemt in het ontwerp en in de bouw.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf dat net al aan.

Mevrouw **Vos**: Stel dat het wel had gemogen, wat had NedTrain dan precies kunnen doen bij AnsaldoBreda om het proces beter te maken?

De heer **Van As**: Daar zou je een hypothese over kunnen opzetten.

Mevrouw **Vos**: Ik ben gewoon benieuwd naar wat u had kunnen doen.

De heer **Van As**: Dat is dus een hypothese.

Mevrouw **Vos**: Ja, dit is een als-danvraag, maar het is een vraag.

De heer **Van As**: We hebben in 2013 een onderzoek gedaan. Toen hebben we gezegd dat we door middel van een retrofit met alle partijen, met de Belgen, AnsaldoBreda, het spoor en NedTrain, het probleem zouden kunnen oplossen.

Mevrouw **Vos**: Dat onderwerp komt straks nog. Stel dat u er vanaf 2006 of 2007 wel met een paar mensen had kunnen zijn, wat had u dan kunnen doen bij AnsaldoBreda?

De heer **Van As**: Ik probeerde het net al uit te leggen, maar misschien is het niet helemaal duidelijk. Als we dezelfde interventie hadden kunnen doen die we in 2013 hebben gedaan, dan kunt u het uittekenen aan de hand van de doorlooptijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Nadat de Fyra in 2013 uit de dienst is genomen, wordt u ingehuurd om een onderzoek te doen, een zogenaamde stofkamanalyse.

De heer **Van As**: Nee, dat is niet correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe heette de methode dan?

De heer **Van As**: Het was geen methode. Er is gevraagd om een expert opinion op de trein, op het spoor en op de organisatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Kreeg uw aanpak niet de titel "stofkamanalyse"? Is dat wat anders?

De heer **Van As**: Nee, de stofkamactie is een actie geweest waarbij er in één week in eerste instantie één trein helemaal is uitgeplozen. Maar dat was een van de vele activiteiten die we gedaan hebben om het hele beeld compleet te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Dat staat los van uw onderzoek?

De heer **Van As**: Het was onderdeel van het onderzoek.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was wel onderdeel van het onderzoek.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de stofkamanalyse was onderdeel van uw brede onderzoek?

De heer **Van As**: Ja. Een heel klein onderdeel, zeg maar een stofkammetje.

Mevrouw **Bergkamp**: De hoofdvraag van uw onderzoek was: kan het V250-materiaal, de railinfra, de operatie, de organisatie en de samenwerking met externe partijen aan de gestelde kwaliteitseisen voldoen? En zo ja, wat is in grote lijnen het hiervoor benodigde herstelplan? Dat was de opdracht die u kreeg. Begrijp ik het goed dat u niet alleen ging toetsen of de trein voldeed aan de koopovereenkomst, maar dat u breder ging kijken?

De heer **Van As**: Sterker nog, ik heb helemaal niet naar de koopovereenkomst gekeken.

Mevrouw **Bergkamp**: Helemaal niet?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat niet een belangrijk ankerpunt om wel naar te kijken? Hebben we gekregen waar we om gevraagd hebben?

De heer **Van As**: Misschien uiteindelijk wel, maar in eerste instantie was dat helemaal niet interessant. Er hebben uiteraard mensen gekeken naar de koopovereenkomst. Ze hebben met name bekeken welke prestaties geleverd moesten worden en welke kosten erin zaten. Er is echter niet zozeer bekeken of we hebben gekregen wat we hadden gekocht.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u heel kort aangeven waar u naar gekeken hebt? Naar welke onderdelen, onderwerpen, hebt u gekeken?

De heer **Van As**: We hebben uiteraard naar de treinen gekeken. In eerste instantie hebben we een onderzoek gedaan dat gericht was op veiligheid. Dat is de kern van het verhaal. We hebben in eerste instantie bekeken of het toetsingskader in orde was. Zijn de normen en de regelgeving die je nodig hebt om een trein te kunnen bouwen, toereikend of niet? Heb je daar voldoende houvast aan om een veilige trein te krijgen? Dat is het eerste wat we gedaan hebben.

Het tweede wat we hebben gedaan, is bekijken of het design veilig was.

Kunnen we vaststellen dat er geen onveilige situaties uit komen?

Ten derde hebben we bekeken hoe de bouw plaatsvond.

Ten vierde hebben we bekeken wat eruit zou komen als we de treinen zouden gaan gebruiken. Dat zijn de vier onderdelen: het toetsingskader, het design, de bouw en het gebruik.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar zat de koopovereenkomst dus niet bij?

De heer **Van As**: Nee. Er hebben ongetwijfeld mensen naar gekeken, maar meer om daar informatie uit te halen over de prestatie die geleverd moest worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Een onderdeel van uw analyse was het kijken naar onderhoud. Speelde dat daarin ook een rol?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Was de samenwerking met AnsaldoBreda ook een onderdeel?

De heer **Van As**: Als je de opdracht terugleest, zie je dat het begint met de organisaties. Zijn alle organisaties in staat om vanuit één gemeenschappelijk belang een product op te leveren dat voldoet aan hetgeen we nodig hebben? Het allerbelangrijkste was om alle partijen aan tafel te krijgen en hen ervan te doordringen en hen zover te krijgen dat ze vanuit één belang zouden gaan werken en handelen. Daar zijn we ook onmiddellijk mee begonnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus een vrij breed onderzoek. Onderdeel van uw onderzoek waren de resultaten van de stofkamanalyse. Maar dat was maar een klein onderdeel.

De heer **Van As**: De stofkamactie is uitgevoerd door een team van mijn medewerkers.

Mevrouw **Bergkamp**: Onder uw supervisie?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt de stofkamanalyse dus uitgevoerd, maar die vormde een klein onderdeel van een veel breder onderzoek. Had u voldoende tijd om te onderzoeken?

De heer **Van As**: Ja. Ik heb de opdracht aanvaard onder één voorwaarde, namelijk dat ik niet aan een termijn gebonden werd. Ik heb dus gezegd dat ik het best wilde doen, maar onder twee voorwaarden: kwaliteit voor tijd, en product voor contract. Dat betekent dus dat ik me niet heb laten binden aan oplevermijlpalen. Ik heb tegen de NS-directie gezegd dat ik, als zij een besluit moest nemen, ervoor zou zorgen dat ik alle relevante informatie zo zou presenteren dat zij dat ook kon doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Was er geen deadline?

De heer **Van As**: Nee. Ik wil één nuance maken. We zijn eind januari begonnen. In de derde of tweede week van mei gaf de heer Meerstadt aan dat hij eind mei een besluit moest, wilde of zou -- ik weet niet wat de goede woorden waren -- nemen. Hij vroeg of ik dan genoeg informatie zou hebben zodat hij dat onderbouwd kon doen. Daarop heb ik gezegd: ja, ik denk dat ik genoeg informatie heb zodat u goed onderbouwd een besluit kunt nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had wel de vrijheid. Als eind mei niet gelukt zou zijn, zou oktober of november ook prima zijn geweest.

De heer **Van As**: Ja. Dat was de afspraak die we in het contract gemaakt hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: U had alle vrijheid. U had ook niet de ervaring dat er sprake was van tijdsdruk. U had er in ieder geval geen last van. De heer Meerstadt had echter wel de behoefte om eind mei informatie te hebben op basis waarvan hij een besluit kon nemen.

De heer **Van As**: Dat gaf hij een week of twee, drie van tevoren aan. Hij vroeg of ik dan al voldoende informatie kon aanleveren. Ik heb toen gezegd: we zijn nog niet klaar; we willen nog een aantal dingen uitzoeken, maar ik denk dat het voldoende is om een besluit te kunnen nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Tien jaar lang hebben heel veel verschillende mensen naar de trein gekeken. De trein is gecertificeerd en toegelaten. Er zijn verschillende testen geweest. Iedereen heeft er vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid naar gekeken. Vervolgens komt er uw brede onderzoek. Er was echter al heel veel bekend over de problemen. Wat voegde uw onderzoek toe aan alles wat eigenlijk al bekend was?

De heer **Van As**: Ik denk dat we één heel belangrijk punt hebben toegevoegd. Stel dat deze tafel, de tafel waar ik aan zit, het hele speelveld op het gebied van bedrijfszekerheid en veiligheid weergeeft, dan keek iedereen naar een stukje van de tafel. Het bijzondere is ook dat iedereen zich precies aan het stukje gehouden heeft. In een goed kwaliteitssysteem kijk je ook eens even over de schutting en overleg je met anderen over hetgeen iedereen gevonden heeft. Hiermee vul je de grijze ruimtes met elkaar op. Dat hebben wij gedaan. Dan krijg je het hele speelveld goed in kaart en zie je veel meer dan alleen maar hetgeen er in de afzonderlijke hokjes plaatsvindt.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt integraal naar het totaal gekeken. Dat was een toevoeging aan de eerdere lijsten met openstaande punten en problemen. Dat voegde uw onderzoek toe.

De heer **Van As**: Dat is toch wel een heel belangrijke visie op kwaliteit. Je pakt niet alleen maar je eigen stuk beet, maar je bent ook bereid om met anderen die ook dit soort dingen doen over je gebied heen te kijken, om zo van elkaar te leren. Wat kunnen we nog meer bekijken? Dat is een kwaliteitssysteem.

Mevrouw **Bergkamp**: Normaal is dat een rol voor de projectleider. Volgens u werd er in ieder geval voor het eerst integraal naar het totale verhaal gekeken.

De heer **Van As**: Ik weet niet of het voor het eerst was. Voor mij is dat kwaliteit. Daar zijn we gewoon mee begonnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was uw toevoeging. Op 27 maart 2013 gaat de taskforce de fabriek in Pistoia in. Er wordt ook gesproken met kwaliteitsmedewerkers. Die geven aan dat hun signalen over de Fyra niet zijn opgepakt door de leiding. Bent u bekend met het feit dat die taskforce daar geweest is?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn ook foto's getoond van de Fyra en er is een reactie gevraagd van de kwaliteitsmensen. Maar wat zegt het eigenlijk dat de mensen die bezig waren met de kwaliteit, zeggen dat hun opmerkingen over de Fyra niet zijn gehoord door hun leidinggevende? Wat zegt dat over het kwaliteitsmanagementsysteem?

De heer **Van As**: Dat vooral. Laten we de stofkamactie pakken. Dat was de eerste trein die we bekeken. Het week zo ver af van wat je normaal gesproken mag verwachten. Er kunnen maar twee dingen verkeerd zijn gegaan. De normen en de regels die toegepast zijn, kloppen niet of ze zijn niet nageleefd. Misschien was het wel allebei.

Mevrouw **Bergkamp**: Was de heer Meerstadt ook aanwezig?

De heer **Van As**: Dat weet ik niet. Ik weet dat van ons team de heer Rentier aanwezig was. We hadden de zaken verdeeld, maar de heer Rentier was met zijn team met name bezig met het aan elkaar binden van de operationele mensen en het onderzoeken van de feitelijke dingen. Hij was er zeker bij. Ik vermoed dat mevrouw Van Vroonhoven er ook bij was, maar dat weet u waarschijnlijk beter dan ik. Misschien hebt u het wel op papier staan. Van ons team was het volgens mij de heer Rentier.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. U zegt dat dit dus wel degelijk zegt dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk onvoldoende werd toegepast.

De heer **Van As**: Dit was een kwaliteitsmanagementsysteem uit de zeventiger jaren van de vorige eeuw. Maar kwaliteit gaat over gedrag van mensen. Het gaat niet over het afvinken of iemand bij wijze van spreken wel of geen zwemdiploma heeft.

Mevrouw **Bergkamp**: Op zich is dat natuurlijk wel triest. Tijdens het verhoor met mevrouw Vos hebt u aangegeven dat een aantal quickscans is uitgevoerd. Op dat moment hebt u een aantal problemen gesignaleerd met het kwaliteitsmanagementsysteem. Vervolgens komt er aan het einde van de rit, op 27 maart 2013, een taskforce en die ervaart hetzelfde. Hoe hebt u dat intern besproken? Hebt u gezegd: dat had ik toen al gezien?

De heer **Van As**: Je hebt er niks aan om daarop terug te kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar was er wel sprake van verbazing?

De heer **Van As**: Bij mij niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij u niet. De heer Van Herwaarden, de inspecteur van de ILT, de inspectie die de Fyra toeliet, zei in het verhoor over het kwaliteitsmanagementsysteem en het certificaat dat daarvoor is afgegeven dat dit mogelijk onterecht is afgegeven. Deelt u die mening?

De heer **Van As**: Daar heb ik geen mening over. Ik ben absoluut geen specialist op het gebied van toelating.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u voorhoud dat een kwaliteitsmanagementsysteem een certificaat krijgt op het moment dat het in de praktijk ook is toegepast en is gewaarborgd, vindt u het dan vreemd dat een certificaat is toegekend? U bent vrij kritisch over het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk.

De heer **Van As**: Ik heb het meeste geleerd van uw verhoor daarover. Dat zei volgens mij alles. Volgens mij hebt u daar een heel duidelijke mening over. Ik ben er niet in thuis.

Mevrouw **Bergkamp**: We verhoren u nu, niet mevrouw Van Toorenborg. Wat was volgens u de kern?

De heer **Van As**: De kern is eigenlijk wat ik net verteld heb. De toelating pakt een klein stukje van deze tafel beet. Volgens mij is de toelating -- zo beoordeel ik het -- een van de processen waarbij je een stuk van het risico weet te elimineren. Je kunt nooit zeggen dat er een volledig veilig product uit komt. Dat ondersteun ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt er wel op dat u er een heel duidelijke mening over hebt.

De heer **Van As**: En die is?

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat u het meest geleerd hebt van ons verhoor van de inspectie.

De heer **Van As**: Ik ben geen specialist op het gebied van toelating. Laat ik heel duidelijk zijn. Mijn veronderstelling is dat een toelating, los van de vraag om welk product het gaat, een strakkere rol in het proces heeft dan nu het geval was. Dat verbaasde me, maar misschien is het wel zo afgesproken. Dat weet ik niet. Dat zeg ik op basis van het verhoor dat ik gehoord heb.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik krijg nog niet helemaal concreet, ik snap nog niet helemaal wat u triggerde in het verhoor dat de commissie had met de ILT.

De heer **Van As**: De verbazing die ik tijdens het verhoor zag bij mevrouw Van Toorenborg, ontstond ook bij mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Waar verbaasde u zich over?

De heer **Van As**: De verbazing zat hem vooral erin dat ik verwacht had dat de toelating een veel strakkere rol had in het hele proces, een groter stuk van de tafel beetpakte dan nu gebeurd is. Dat zegt echter niets over de vraag of het wel of niet goed gebeurd is. Nogmaals, ik ben geen specialist.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Ik geef het woord weer aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Volgens mij hadden we het net over het kwaliteitsmanagementsysteem, maar u had in 2006 al gezien dat er niets deugde aan het kwaliteitssysteem. Daar had u dus wel degelijk een mening over. Volgens mij ging het daarover. De heer Van Herwaarden zei dat het kwaliteitsmanagementsysteem wellicht onterecht was toegelaten, maar wij kregen de indruk, op basis van wat u net zei, dat u dat ook onderschrijft, op basis van de twee keren dat u de fabriek hebt gezien.

De heer **Van As**: Ik heb in 2006 niet geconstateerd dat het systeem niet werkte. Ik wil even terug naar wat voor mij een kwaliteitsmanagementsysteem is. Voor 20% is dat het toetsen of de procedures zijn gevolgd. Voor 80% heeft het te maken met de vraag of je een organisatie ziet die zich continu aan het verbeteren is, die leert. Is er in deze organisatie informatie over de vraag wat er gisteren is gepresteerd, zodat morgen weer dingen verbeterd kunnen worden? Dat is voor mij kwaliteit, maar dat heb ik niet gezien.

Mevrouw **Vos**: Dat is meer uitvoering. Het gaat dan niet over het afvinken of bepaalde ...

De heer **Van As**: Dat hoort er ook bij, maar dat is maar 20% van het verhaal.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Bergkamp vroeg u net naar het onderzoek dat u vanaf januari 2013 ging uitvoeren. Ze vroeg wat er precies nieuw aan was. Volgens u was het nieuwe dat u naar alle onderdelen, alle processen, keek en dat u zag dat iedereen in zijn hokje zat, met wat grijs gebied ertussen.

Heeft het bijgedragen aan de problemen dat iedereen in zijn hokje, of zo u wilt in zijn wagonnetje, bleef zitten en niet de link legde naar de anderen?

De heer **Van As**: Mijn observatie op basis van het onderzoek in 2013 is dat dit inderdaad een van de punten is geweest. In een kwaliteitssysteem kijk je ook over de schutting en ga je in overleg met andere partijen. Dat is echter niet gebeurd.

Mevrouw **Vos**: Er is in al die hokjes niet over de eigen schutting gekeken?

De heer **Van As**: In ieder geval verre van voldoende.

Mevrouw **Vos**: Dat is de belangrijkste meerwaarde van uw onderzoek?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ik geef het woord weer aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: In uw onderzoek hebt u ook gekeken naar het ontwerp. Is dat nog een onderdeel geweest?

De heer **Van As**: We hebben zeker gekeken naar het ontwerp, in eerste instantie vooral vanuit veiligheidsoogpunt.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe beoordeelde u het ontwerp?

De heer **Van As**: We hebben uiteindelijk vastgesteld dat het ontwerp intrinsiek veilig was. We hebben geen aanwijzingen gevonden dat er heel grote risico's waren en dat het onveilig was.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u uitleggen wat het verschil is tussen intrinsiek veilig en extrinsiek veilig?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het ontwerp intrinsiek veilig is.

De heer **Van As**: Ja, dat is een heel rare kreet. Ik heb het heel vaak in verhoren gehoord.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er bestaat dus geen extrinsieke veiligheid?

De heer **Van As**: Ik heb daar nog nooit over nagedacht. Ik vind het een goede vraag.

Mevrouw **Bergkamp**: U blijft maar complimentjes uitdelen. Waar was de mening dat het ontwerp goed was, op gebaseerd?

De heer **Van As**: Er wordt vooral bekeken of alle mogelijke veiligheidspunten zijn meegenomen in het ontwerp. Zijn alle veiligheidsregels toegepast? Heeft men ook bekeken wat er mis zou kunnen gaan in het ontwerp en wat daarvan de gevolgen zouden kunnen zijn? De mensen die dit helemaal hebben uitgezocht, hebben vastgesteld dat er vanuit alle mogelijke posities is gekeken naar het ontwerp op het gebied van veiligheid. Het zat goed in elkaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ontwerp was dus veilig, maar er moest wel een herontwerp komen van de zij- en onderbeplating en van de laagspanning.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat had niks te maken met veiligheid?

De heer **Van As**: Nee, dat had op den duur mogelijk tot problemen kunnen leiden, maar er waren in eerste instantie geen veiligheidspunten die volgens ons niet goed konden komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ontwerp was dus goed. Waar is het dan misgegaan?

De heer **Van As**: Het is naar mijn idee op twee punten misgegaan. Ten eerste is het fout gegaan in de vertaling van het design naar specificaties hoe je een en ander in elkaar moet zetten en hoe het materiaal gebruikt moet worden, dus in de werkvoorbereiding en de engineering. Daar is het fout gegaan. Ten tweede is het fout gegaan in de assemblage zelf.

Mevrouw **Bergkamp**: De uitvoering?

De heer **Van As**: Ja, de uitvoering. Daar is het gewoon helemaal spaak gelopen.

Mevrouw **Bergkamp**: U constateerde ook dat de levensduur minder was dan verwacht, 15 jaar in plaats van 30 jaar. Waar baseerde u dat op?

De heer **Van As**: Dat is een klein beetje nattevingerwerk, hoe gek dat ook klinkt. Het is gebaseerd op de veronderstelling dat je kwaliteit uiteindelijk niet meer in een trein kunt sleutelen. Je hebt toch te maken met een product dat van sleutelen niet meer beter wordt. Mijn inschatting was dat de trein die 30 jaar nooit zou halen. Ik heb het aangegeven in de berekeningen voor Meerstadt. Het werd ook ondersteund door het team: negen tot vijftien jaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er zat geen exacte wetenschap onder. U zegt dat het nattevingerwerk was. Het was meer gebaseerd op de ervaring die u had met treinen.

De heer **Van As**: Misschien doe ik met die natte vinger mezelf en mijn team een beetje tekort. Er wordt uiteraard goed naar gekeken, op basis van de ervaringen met andere treinen, maar het is zeker geen exacte wetenschap. Het moet zich in de loop van de tijd bewijzen.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt gekeken of de trein voldeed aan datgene wat nodig is. Is er ook naar het ontwerp gekeken?

De heer **Van As**: Van de trein?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Van As**: Jazeker.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei dat de trein op twee punten moest worden aangepast. Daar gaf ik net voorbeelden van. Dat waren de enige twee punten?

De heer **Van As**: Uit mijn hoofd zeg ik dat we twee punten hebben gevonden. Ten eerste ging het om de laagspanningvoorziening. U kent de problemen met de batterij. Wat ik me ervan herinner, had het vooral te maken met thermische beveiliging, isolatie en dat soort zaken. Ten tweede waren er vragen over de zijbeplating. We wisten het niet zeker, maar we hadden er in ieder geval bedenkingen bij. Er waren zeker twee punten van onderzoek bij het ontwerp.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren dus bedenkingen over het eventueel herontwerpen van de zij- en onderkant en u was wat strikter over de laagspanning.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Zo interpreteer ik het goed. U hebt ook gekeken naar de samenwerking tussen NS en AnsaldoBreda. Wat was uw conclusie? Hoe heeft die meegespeeld in uw eindoordeel?

De heer **Van As**: Hoe bedoelt u, "mijn eindoordeel"?

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment hebt u gezegd dat een retrofit 17 tot 22 maanden zou duren. In hoeverre heeft de samenwerking met AnsaldoBreda daar ook een rol in gespeeld?

De heer **Van As**: We hebben een retrofitvoorstel gemaakt dat uitkwam op, ik meen, 29 maanden. Dat bestaat voor een stuk uit een technische doorlooptijd. Mott MacDonald heeft met name naar de technische doorlooptijd gekeken en heeft volgens mij vastgesteld dat het om zeventien tot twintig maanden zou gaan. Ik weet het niet meer precies. Voordat je kunt beginnen, is het heel belangrijk dat je alle partijen achter je plan krijgt, dat er weer contracten zijn, dat er mensen, middelen en materialen zijn. Dat vraagt om een bepaalde manier van samenwerking die er daarvoor niet was. In mijn plan heb ik er dus rekening mee gehouden dat dit tijd zou kosten.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat de pessimistische factor in het bepalen van hoelang het zou duren om te komen tot een eindoplossing?

De heer **Van As**: Ik heb geen pessimistische of optimistische scenario's geschetst, ik heb gewoon een realistisch scenario geschetst.

Mevrouw **Bergkamp**: Realistisch. U hebt bekeken hoe de samenwerking met AnsaldoBreda was. Die was volgens u niet echt goed. Die factor heeft wel meegespeeld. Daardoor zou het langer duren om tot een oplossing te komen.

De heer **Van As**: Ja. Even heel concreet. We hebben een plan gemaakt waarin we ervan uitgingen dat we op 1 juni zouden beginnen. Op 3 juni heeft het hoofd van NS bekendgemaakt dat men zou stoppen. We zouden starten op 1 juni. Ik zei: ga er maar van uit dat je drie of vier maanden bezig bent voordat alle partijen echt achter het plan staan, voordat het contractueel geregeld is en voordat je de spullen hebt. De volgende fase is de werkvoorbereiding. Daarin zat in het verleden een probleem. Daar moet je dus ook tijd in stoppen. Vervolgens gaat de technische doorlooptijd in.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U hebt een breed onderzoek uitgevoerd, maar er is ook een rapport, een soort second opinion, uitgekomen van Mott MacDonald. Er zijn wel wat verschillen tussen uw conclusies en het rapport van Mott MacDonald. Mott MacDonald zegt bijvoorbeeld dat het ongeveer zeventien maanden zou kosten om de trein aan te passen. In uw onderzoek constateerde u dat het veel langer zou duren.

De heer **Van As**: Dat heb ik net toegelicht.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat heeft dus te maken met de factor-AnsaldoBreda?

De heer **Van As**: In de samenvatting op pagina 3 van het rapport van Mott MacDonald staat een heel mooie zinsnede: een indicative estimate, in de range van. Het gaat dus om een indicatieve schatting, in de range van. Dat zijn al drie afzwakkingen van een zekerstelling. In die trant moet u ernaar kijken. Dat geldt ook voor ons onderzoek. Je maakt een zo goed mogelijke inschatting van wat er zou kunnen gebeuren. Mott MacDonald heeft gekeken naar de technische doorlooptijd. In het rapport kunt u lezen dat ze er een aantal voorwaarden aan hebben verbonden. Die heb ik u net gegeven, zoals de voorbereidingstijd, het alignment van de partijen en heel belangrijk aan de achterkant, de certificering. Je moet ervoor zorgen dat van elke trein onomstotelijk is bewezen dat hij veilig is. Ik weet niet of de ILT dat nu wel of niet moest bekijken, maar dan hadden wij dat zelf wel gedaan. Er was geen trein op het spoor gegaan zonder dat we zeker wisten dat het voor elkaar was.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit even samen om u goed te begrepen. U zegt dat Mott MacDonald naar een aantal dingen niet heeft gekeken, zoals het alignment, de samenwerking met een aantal partijen en de betrokkenheid daarbij. U hebt daar wel naar gekeken. Daarnaast constateerde u dat de treinen daarna weer gecertificeerd en toegelaten zouden moeten worden.

De heer **Van As**: Daar ben ik van uitgegaan.

Mevrouw **Bergkamp**: En u hebt de samenwerking met AnsaldoBreda erin opgenomen. Dit waren de drie grootste factoren die verklaarden waarom uw onderzoek uitgaat van een langere doorlooptijd?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Mott MacDonald constateerde dat de trein grotendeels voldeed aan de specificaties uit de koopovereenkomst. Deelt u dat?

De heer **Van As**: Nogmaals, dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt er helemaal niet naar gekeken, ook niet naderhand?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus die vergelijking kunnen we niet maken.

De heer **Van As**: Maar als ze dat zeggen, kunt u er wel op vertrouwen.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw conclusie was dat de Fyra buitensporig veel fouten had. Mott MacDonald concludeerde ook, kijkende naar de specificaties, dat de trein heel veel afwijkingen had, maar zei dat heel veel afwijkingen zijn geaccordeerd door NSFSC. Hebt u nog bekeken in hoeverre zaken zijn geaccordeerd of niet?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat heeft dus geen rol gespeeld in uw onderzoek.

De heer **Van As**: Nee, absoluut niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Mott MacDonald noemde ook de afwerkingskwaliteit onvoldoende, maar vond dit geen groot probleem. Volgens mij vond u het in

uw onderzoek wel een groot probleem. Wat is de verklaring voor het verschil tussen uw onderzoek en dat van Mott MacDonald?

De heer **Van As**: Het is maar de vraag wat beide partijen onder een groot probleem verstaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het in ieder geval een groot probleem.

De heer **Van As**: Een montagefout hoeft op zichzelf geen probleem te zijn, maar de veelheid aan montagefouten in zijn geheel wordt wel een probleem. Dat heb ik vastgesteld. Er waren zo veel problemen. Er waren ook heel veel verschillende problemen bij de treinen. Het vraagt een hele organisatie om die te herstellen. Het is op zichzelf allemaal oplosbaar en ook niet moeilijk, maar het vraagt heel veel tijd en coördinatie. Dat zie ik als een probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar een ander opvallend verschil tussen uw onderzoek en dat van Mott MacDonald. In uw onderzoek werd gesteld dat de Fyra te repareren was, maar niet bedrijfszeker te krijgen was.

De heer **Van As**: Zeg ik dat?

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is vanuit uw input als conclusie in een NS-stuk terechtgekomen. Of herkent u dit niet?

De heer **Van As**: Nee, dat staat er niet in.

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien is het goed als u dit dan even toelicht. Die conclusie heeft de NS wel op basis van uw onderzoek getrokken.

De heer **Van As**: Ik weet niet of het er letterlijk staat, maar het zou me verbazen als het erin staat. Kan ik het zien?

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u er gewoon op reageren?

De heer **Van As**: We hebben geconstateerd dat er in de specificaties op basis waarvan de trein gekocht is, bepaalde bedrijfszekerheidsnormen zijn opgenomen. We hebben vastgesteld dat we die niet konden halen. Dat betekent dat we bijvoorbeeld meer uitval zouden realiseren na de retrofit dan gecontracteerd was en dat we meer onderhoudskosten zouden hebben dan gecontracteerd was. Dat verschil heb ik laten zien. Ik heb aangegeven dat er meer uitval, vertragingen en onderhoudskosten zouden zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dan hebt u toch wel naar de koopovereenkomst gekeken?

De heer **Van As**: Ik heb in het begin al gezegd dat we een aantal specificaties die we nodig hadden voor het onderzoek, eruit hebben gehaald.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was de input en daar hebt u het tegen afgezet?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens u zou de Fyra dus wel te repareren zijn geweest, maar daarvoor was een lange periode nodig, de zogenaamde retrofit. Hoeveel maanden zou dit kosten?

De heer **Van As**: Als ik goed terugtel, kom ik op 29 maanden uit.

Mevrouw **Bergkamp**: 29 maanden. Dan hebben we het over de samenwerking met AnsaldoBreda, het certificeren, het toelaten en vooral de verbinding van alle partijen in het geheel.

Toen NSFSC de treinen overnam, waren er nog heel veel openstaande punten. Wij vragen ons af welke punten echt nieuw waren in uw onderzoek. U hebt zelf aangegeven dat u een meer integraal verhaal hebt, maar zijn er uit uw onderzoek ook echt nieuwe punten gekomen?

De heer **Van As**: U hebt vanochtend vragen gesteld aan de heer Liefing. Ik weet niet wat de verhouding is tussen wat er al was en wat er nog niet was.

Er was van beide gewoon heel veel. Er waren heel veel oude punten en er waren heel veel nieuwe punten.

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn conclusie was vanochtend dat het over hetzelfde type punten ging -- de aard was hetzelfde -- maar het kwam op veel meer plaatsen voor.

De heer **Van As**: Ik denk dat dit een goede conclusie is

Mevrouw **Bergkamp**: Waren die punten ook nog gerelateerd aan veiligheid? U zei daar in het begin wat over. Of waren het zaken die op termijn tot veiligheidsissues zouden kunnen leiden?

De heer **Van As**: Je gaat ervan uit dat je probeert om zo veel mogelijk veiligheidsrisico's uit te sluiten. Door de veelheid aan fouten, die op een gegeven moment in het onderhoud niet meer bijgehouden zouden kunnen worden, zou er onherroepelijk op een gegeven moment een veiligheidsrisico zijn opgetreden. Het had kunnen leiden tot een incident. Het gaat om de veelheid aan problemen. Dat zou een probleem zijn geworden.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw heeft een soort indeling gemaakt in categorieën, van bestaande punten en nieuwe punten, punten die pas ontstaan zijn tijdens het rijden. Hebt u ook zo'n categorie-indeling gemaakt?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft de heer De Leeuw zijn indeling in categorieën met u besproken?

De heer **Van As**: Niet met mij persoonlijk, maar Richard de Leeuw was onderdeel van het operationele team dat onder leiding stond van Alex Rentier. Ik ga er dus van uit dat die punten daar op tafel zijn gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben in de verschillende verhoren aandacht besteed aan het voortijdig overnemen van de treinen van AnsaldoBreda. Zijn de treinen te vroeg overgenomen? Er waren nog zo veel punten, die op veel plaatsen voorkwamen.

De heer **Van As**: In het vak dat ik uitoefen, moet ik afgaan op eigen waarnemingen. Hier ben ik niet bij geweest. Daarom vind ik het moeilijk om hierop antwoord te geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u zo'n trein overgenomen? U hebt het onderzoek gedaan.

De heer **Van As**: Dan moet ik de overnameprotocollen kennen. Dan moet ik weten hoe de regels zijn. Daar kan ik niets van vinden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt in uw onderzoek wel dat het nog drie jaar zou kosten voordat die trein weer zou rijden. Dat was de totale doorlooptijd. De trein moest opnieuw gecertificeerd en toegelaten worden. Maar u kunt niet concluderen dat de treinen voortijdig zijn overgenomen?

De heer **Van As**: Nogmaals, ik kan dit niet concluderen omdat ik niet weet onder welke condities dit moet gebeuren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is een procedureel antwoord.

De heer **Van As**: Zo werkt het wel. Ik moet er bij geweest zijn om er iets van te kunnen vinden. Ik ben er niet bij geweest, dus kan ik er helaas ook geen mening over hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Op basis van uw onderzoek zei u dat het drie jaar zou duren voordat de trein weer zou kunnen rijden. De trein was gecertificeerd en toegelaten, maar zou dan opnieuw gecertificeerd en toegelaten moeten worden. Drie jaar is heel ernstig. Het doel van deze commissie is ook om leerpunten te halen uit het proces. U geeft zelf aan dat het mooi is als

mensen buiten hun eigen grenzen kijken. Ik merk in dit verhoor echter dat u dat ook soms lastig vindt.

De heer **Van As**: Waar baseert u dat op?

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt net tegen mij dat u dan moet weten wat de overnameprotocollen zijn. Ik wil heel graag van u weten wat je, kijkende naar het proces, beter kunt doen om niet in de situatie te komen dat het drie jaar duurt.

De heer **Van As**: Met alle respect, u vraagt mij naar iets waar ik niet bij geweest ben. U vraagt een feitelijk antwoord van mij: ja of nee. Dat kan ik u niet geven. Ik ben er niet bij geweest. Zo simpel is het.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u bent directeur geweest van NedTrain. Als een trein zo veel openstaande punten heeft, zou u dan adviseren om die trein over te nemen? NedTrain is ook betrokken geweest bij de APTO-discussie, het voortijdig overnemen. Ik vraag u dit vanuit uw vakmanschap.

De heer **Van As**: U kunt de vraag tien keer aan mij stellen, maar ik ben er niet bij geweest. Ik baseer me bij dat soort dingen op mijn eigen waarnemingen als ik er ook feitelijk bij ben geweest. In dit geval kan ik dat niet.

Mevrouw **Bergkamp**: NedTrain is ook betrokken geweest bij het voortijdig overnemen van de treinen. Er was toen ook een behoorlijke lijst met openstaande punten. U zegt dat u er niet bij bent geweest en dat u er daarom niks over kan zeggen.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het opzeggen van de koopovereenkomst het juiste besluit? Had u er, alles overziend, begrip voor dat men op basis van uw onderzoek niet door wilde gaan met de treinen?

De heer **Van As**: U bedoelt helemaal aan het einde?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Van As**: Ik heb onderzoek gedaan vanuit mijn opdracht, vanuit mijn perspectief. Misschien kan ik het anders beantwoorden. Toen de heer Meerstadt het besluit genomen had, heeft hij mij gevraagd, in de wetenschap dat ik altijd kritisch ben geweest, of ik het een verstandig besluit vond. Ik heb toen gezegd dat ik het verstandig vond.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga mijn vraag toch nog anders formuleren. Ik hoop dat u er in ieder geval een mening over hebt. Is het niet raar dat je een trein overneemt en dat je er vervolgens nog 29 maanden aan moet sleutelen?

De heer **Van As**: Dan moet ik weer hetzelfde antwoord geven. Ik ben er niet bij geweest. Dan moet ik weten hoe het hoort plaats te vinden. Dan moet ik de procedures en de regels kennen. Als ik die ken, kan ik u een antwoord geven.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt er geen mening over of het raar is dat een trein die je overneemt, nog 29 maanden ...

De heer **Van As**: Nee, daar heb ik geen mening over.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u waarom de NS specifiek aan u heeft gevraagd om dit brede onderzoek te doen?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U vroeg niet: waarom ik? U was in 2006 en in 2009 heel kritisch.

De heer **Van As**: Ik heb die vraag niet gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u een beeld van de reden?

De heer **Van As**: Ik hoop dat ze geweldig van mij onder de indruk waren, maar ik heb het niet gevraagd.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou de reden kunnen zijn dat u al ervaring had met AnsaldoBreda? U had er al een paar keer rondgelopen.

De heer **Van As**: U stelt dezelfde vraag. Ik weet het niet. Ik heb er niet naar gevraagd.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niet waarom u die opdracht kreeg.

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U zei net wel dat de heer Meerstadt aan u vroeg wat u ervan vond dat de koopovereenkomst werd opgezegd en dat hij zei dat u altijd zo kritisch was geweest. U stond dus bekend als een criticus van het project en het proces.

De heer **Van As**: Dat hebt u inmiddels ook wel ervaren.

Mevrouw **Vos**: Ja, dat hebben we ervaren. De heer Meerstadt vroeg wat u ervan vond.

De heer **Van As**: Achteraf, nadat het besluit genomen was.

Mevrouw **Vos**: Wanneer vroeg hij dat?

De heer **Van As**: Toen hij het besluit genomen had.

Mevrouw **Vos**: Dat was in juni 2013?

De heer **Van As**: Dat was eind mei.

Mevrouw **Vos**: Dat is heel interessant. Mevrouw Bergkamp vroeg net waarom ze u gevraagd hebben. Dat had echt niks te maken met het feit dat u kritisch was?

De heer **Van As**: Dat weet ik niet. Ik heb die vraag niet gesteld. Het is me ook niet verteld.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog één vraag over de treinen. U hebt verteld dat de hele retrofit 29 maanden zou duren. Dat gold voor de hele vloot? Wanneer zouden de eerste treinen volgens uw rapport weer inzetbaar zijn na zo'n retrofit?

De heer **Van As**: Dan moet ik even in mijn geheugen graven. Misschien hebt u de gegevens bij de hand. De vraag was eigenlijk wanneer een dienstregeling uitgevoerd kon worden. Daar heb je vier treinen voor nodig die continu kunnen rijden. De inschatting was dat we via de retrofit negen treinen klaar moesten hebben om er uiteindelijk vier in een continue dienst te kunnen krijgen. Voor zover ik het me kan herinneren, zou dat na een maand of vijftien geweest zijn. Volgens mij op 1 april 2015. Die datum hebben we net gehad. We hadden toen bij wijze van spreken kunnen rijden met die dingen. De eerste fase ging dus om negen treinen. Vrij snel daarna zouden die andere tien volgen.

Mevrouw **Vos**: Dus die 29 maanden waren gebaseerd op die negen die je nodig hebt voor een volledige dienstregeling?

De heer **Van As**: Nee, inclusief die tien andere.

Mevrouw **Vos**: Inclusief die tien andere, dus voor de hele vloot?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Voor die negentien treinen had je 29 maanden nodig?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Goed, ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Die zeer belangstellend heeft geluisterd. Eén ding houdt me bezig. U was sinds 2006 kritisch. Dan lijkt het bijna alsof u een roepende in de woestijn was en dat het uiteindelijk aan het slot pas uitkomt om naar u te luisteren. Als ik dat aan u voorleg, wat is dan uw reactie?

De heer **Van As**: Dat moet u nog een keer zeggen.

De **voorzitter**: We hebben in het verhoor een aantal keren aangegeven dat we hebben gelezen dat u heel kritisch was. Dat hebben mevrouw Vos en mevrouw Bergkamp ook heel goed met u doorgenomen. Zowel in 2006 als in 2009 zegt u: uit deze fabriek komt nooit een goede trein. U spreekt zelfs geheel buiten uw rol de directeur aan. Het ziet eruit als een roepende in de woestijn die roept: dit wordt niks. Helemaal aan het einde -- u zegt letterlijk: als het besluit al is genomen -- vraagt Meerstadt u een analyse te maken. Hij zegt erbij dat u altijd zo kritisch was. Dan komt het hem dus misschien aan het einde uit om te luisteren?

De heer **Van As**: Ik begrijp werkelijk niet wat u bedoelt.

De **voorzitter**: Ik denk dat u heel goed begrijpt wat ik bedoel.

De heer **Van As**: Nee, echt niet. Ik wil proberen de vraag te beantwoorden, maar dan moet u hem opnieuw stellen.

De **voorzitter**: U hebt in 2006 heel kritisch gereageerd op wat u zag.

De heer **Van As**: Ja, ik ben altijd heel kritisch geweest. Dat is correct.

De **voorzitter**: U hebt in 2009 ook weer heel kritisch gekeken. Maar er wordt nooit naar u geluisterd. Er gebeurt niks.

De heer **Van As**: Precies. Er is wel heel goed naar mij geluisterd, maar er gebeurt ...

De **voorzitter**: Er gebeurt helemaal niks.

De heer **Van As**: In ieder geval onvoldoende.

De **voorzitter**: Die trein rijdt gewoon door.

De heer **Van As**: Ja.

De **voorzitter**: Aan het einde gebeurt er van alles. Men heeft het besluit genomen om kritisch naar de trein te kijken.

De heer **Van As**: Daarbij had ik vastgesteld dat het eigenlijk oplosbaar was.

De **voorzitter**: Dan zegt de heer Meerstadt letterlijk tegen u: ga jij nou eens naar die trein kijken, want jij was altijd zo kritisch.

De heer **Van As**: Nee, nee, nee.

De **voorzitter**: Dat zei u net letterlijk.

De heer **Van As**: Nee, dat is niet waar. Daarom begreep ik het niet.

De **voorzitter**: Zegt u dan maar wat u wel zei.

De heer **Van As**: Het gaat even over de timing. Ik gaf antwoord op de vraag wat ik vond van het besluit om die treinen er uiteindelijk uit te halen. Dan heb

ik het over het besluit om de treinen terug te sturen naar Italië. Zo heb ik de vraag van mevrouw Vos begrepen. Dat was helemaal aan het einde van het traject, toen ons onderzoek klaar was. Toen hadden we vastgesteld dat de treinen op te knappen waren. Ik heb tegen Meerstadt gezegd dat ik het besluit wel kon begrijpen, want het zou veel meer kosten. Je zou nooit negentien of achttien treinen kunnen laten rijden. Ik kan me ook voorstellen, maar dat is vanuit het perspectief van de directie, dat het altijd een dossier zou blijven dat ellende zou opleveren. Je komt nooit van de naam Fyra af. Daarom begreep ik dat besluit wel. Dat had echter niks te maken met mijn onderzoek. Mijn onderzoek gaf juist aan dat de treinen op te knappen waren, in tegenstelling tot wat ik eerder gezegd had. Daarom begreep ik u niet helemaal.

De **voorzitter**: Oké. Helemaal aan het einde worden de signalen die u eerder had gezien, toch bevestigd.

De heer **Van As**: Ja, helaas wel. Dat is wel de conclusie. Ik heb al die tijd iets geconstateerd. Als we hadden kunnen doen wat we hadden voorgesteld, dan hadden nu ongeveer de eerste treinen gereden. Dat is twaalf of dertien jaar later. Dat kunnen we geen soepel proces noemen. Sorry dat ik u niet helemaal begreep.

De **voorzitter**: Ik was gewoon goed aan het luisteren. U hebt dat altijd gezegd. U leek wel een beetje een roepende in de woestijn. Helemaal aan het eind ging men naar u luisteren. Dat viel mij op.

De heer **Van As**: "Roepende in de woestijn" is een beetje zware term. Er waren meer mensen bezorgd. Ik heb het heel duidelijk gesteld. Ik riep dus niet vanuit de woestijn.

De **voorzitter**: U hebt geconstateerd dat met uw bevindingen niets is gedaan.

De heer **Van As**: In ieder geval onvoldoende. Het heeft niet geleid tot een interventie.

De **voorzitter**: Dan kom ik op de slotvraag, want wij zijn aan het einde van het verhoor. Dan is ook voor u de belangrijke vraag aan de orde of u, in de periode dat u betrokken was bij het V250-project, signalen hebt gekregen van onregelmatigheden.

De heer **Van As**: Nee.

De **voorzitter**: Waren er zaken die op een andere manier niet door de beugel konden of waarover u zich grote zorgen maakte?

De heer **Van As**: Nee.

De **voorzitter**: Dan sluit ik hiermee het verhoor.

Sluiting: 13.41 uur